

第5回

久須保水道開削(現万関運河)

—明治期・長崎県の大土木工事—

長崎大学名誉教授 岡林 隆敏



万関運河(旧久須保水道)

対馬市の美津島町にあり、浅茅湾と三浦湾をつなぐ水路が写真の万関運河である。現在、3代目の赤い万関大橋が架かっている。久須保水道(現万関運河)開削は、明治期を代表する長崎県における大土木事業であった。

旧日本海軍は明治維新以後の日本西端防衛のため、対馬の竹敷に軍港を建設し、明治29年(1896)、佐世保鎮守府の前線基地として海軍要港部に強化した。しかし、対馬は南北 約80km以

上の長さがあり、佐世保から竹敷に行くには、対馬を大きく迂回する必要があった。そこで、日露戦争を控え、佐世保鎮守府から最短距離で竹敷に水雷艇を航行させるために、浅茅湾と三浦湾間の最狭部の久須保に運河を開削することを決定した。日本の最西端部の気象条件が厳しく、さらに外洋に面した険しい地形の場所に運河が開削された。久須保水道(現万関運河)は困難な工事の末に明治33年(1900)に完成した。総延長300m、幅員22m、水深3mであった。大倉組(現大成建設)が工事に携わった。

対馬を水路で分断したので、南北の交通確保のため、V字に掘削した水路を横断する長径間の橋が必要になった。そこで、橋の重量を軽減しかつ耐久性のある、当時最先端の鉄製橋梁が架設されることになった。この橋梁、久須保橋は橋長約100m、幅員3.6m、水上36mの高さとなった。久須保橋は両側が桁橋で、中央径間が逆トラス構造になっている。設計は当時海軍技師であった石黒五十二(海軍技監)が行った。

竣功式の記念写真を掲載した。山をV字に掘削した運河の地形と、水面より遙か上空に架設されている久須保橋が見える。沢山の足場で支えられて、橋梁の工事が行われたことが分かる。

日本の土木工学を確立した廣井勇が編集し、明治期の土木技術を総括した「明治工業史(土木編)」においては、久須保水道を「三四年に開通せる浅茅湾、三浦湾間の久須保水道堀割の如きは、今猶當時を偲ばせるものである。」と紹介されている。現在の万関運河は昭和45年(1970)、5箇年計画で拡幅増深工事が実施されたものである。



旧久須保水道竣功式